

Hydraulic steering for motor vehicles

Publication number: EP1375303

Publication date: 2004-01-02

Inventor: BUDAKER MARTIN (DE); BREU GUENTHER (DE);
RICHTER PETER (DE); NEUFELD ALBERT (DE);
HAEGELE MICHAEL (DE)

Applicant: ZF LENKSYSTEME GMBH (DE)

Classification:

- international: **B62D5/04; B62D5/087; B62D5/09; B62D5/04;
B62D5/08; B62D5/09; (IPC1-7): B62D5/09; B62D5/04;
B62D5/087**

- european: B62D5/04M2B; B62D5/087; B62D5/09B2

Application number: EP20030012385 20030530

Priority number(s): DE20021027236 20020619

Also published as:

EP1375303 (A3);
DE10227236 (A)
EP1375303 (B1)

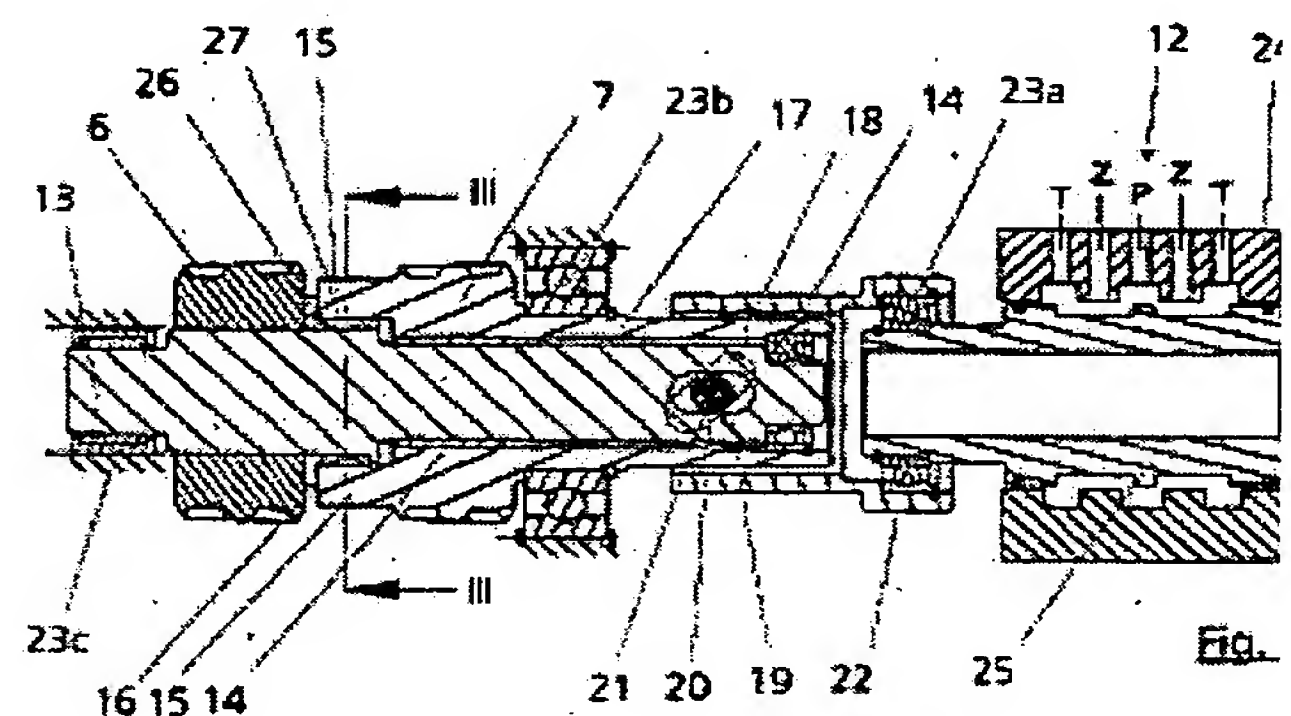
Cited documents:

DE10038167
DE3514325
EP0028556

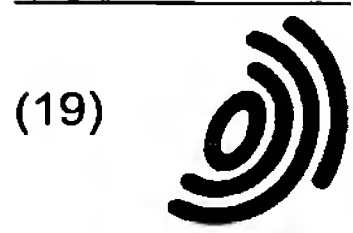
[Report a data error here](#)

Abstract of EP1375303

Hydraulic steering system for motor vehicles with a steering lever, which controls the wheel positions without a forced coupling, comprises a drive shaft (13) with a rigidly coupled gear wheel (6) and a decoupled gear wheel (7) for transfer of the turning torque to the vehicle wheels. The two gear wheels are designed so that they turn relative to each other. A translational control member (22) is moved by a relative rotation of the wheels in an axial direction along the drive shaft.



Data supplied from the esp@cenet database - Worldwide



Europäisches Patentamt
European Patent Office
Office européen des brevets



(11)

EP 1 375 303 A2

(12)

EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG

(43) Veröffentlichungstag:
02.01.2004 Patentblatt 2004/01

(51) Int Cl.7: **B62D 5/09**, B62D 5/087,
B62D 5/04

(21) Anmeldenummer: 03012385.5

(22) Anmeldetag: 30.05.2003

(84) Benannte Vertragsstaaten:
AT BE BG CH CY CZ DE DK EE ES FI FR GB GR
HU IE IT LI LU MC NL PT RO SE SI SK TR
Benannte Erstreckungsstaaten:
AL LT LV MK

(30) Priorität: 19.06.2002 DE 10227236

(71) Anmelder: ZF Lenksysteme GmbH
73527 Schwäbisch Gmünd (DE)

(72) Erfinder:
• Budaker, Martin
73540 Heubach (DE)
• Breu, Günther
73574 Iggingen (DE)
• Richter, Peter
71404 Korb (DE)
• Neufeld, Albert
73529 Schwäbisch Gmünd (DE)
• Hägele, Michael
73432 Aalen (DE)

(54) Hydrolenkung für Kraftfahrzeuge

(57) Eine Hydrolenkung für Kraftfahrzeuge weist eine Lenkhandhabe auf, die ohne Zwangskopplung mit zu lenkenden Fahrzeugrädern betätigbar ist. Dabei erfaßt ein Winkelsensor die Lenkbewegung und übermittelt diese an ein Steuergerät, welches einen Elektromotor ansteuert. Der Elektromotor übt ein Moment auf eine Antriebswelle (13) eines Lenkgetriebes zur Auslenkung der Fahrzeugräder aus. Zur hydraulischen Unterstützung steuert der Elektromotor ein Steuerventil (12) einer Hydraulikeinheit an. Die Antriebswelle (13) ist mit einem starr verbundenen Abtriebszahnrad (6) und einem ent-

koppelten Abtriebszahnrad (7) zur Übertragung des Moments auf die Fahrzeugräder versehen. Die beiden Zahnräder (6,7) sind definiert zueinander verdrehbar. Ein translatorisch bewegbares Ansteuerglied (22) zum Auslenken des Steuerventils (12) ist sowohl durch eine sich mit dem Abtriebszahnrad (7) drehende Schrägführung (18) als auch durch eine sich mit der Antriebswelle (13) drehende Längsführung (19) derart geführt, daß eine relative Verdrehung der beiden Zahnräder (6,7) zueinander zu einer Verschiebung des Ansteuergliedes (22) in axialer Richtung der Antriebswelle (13) führt.

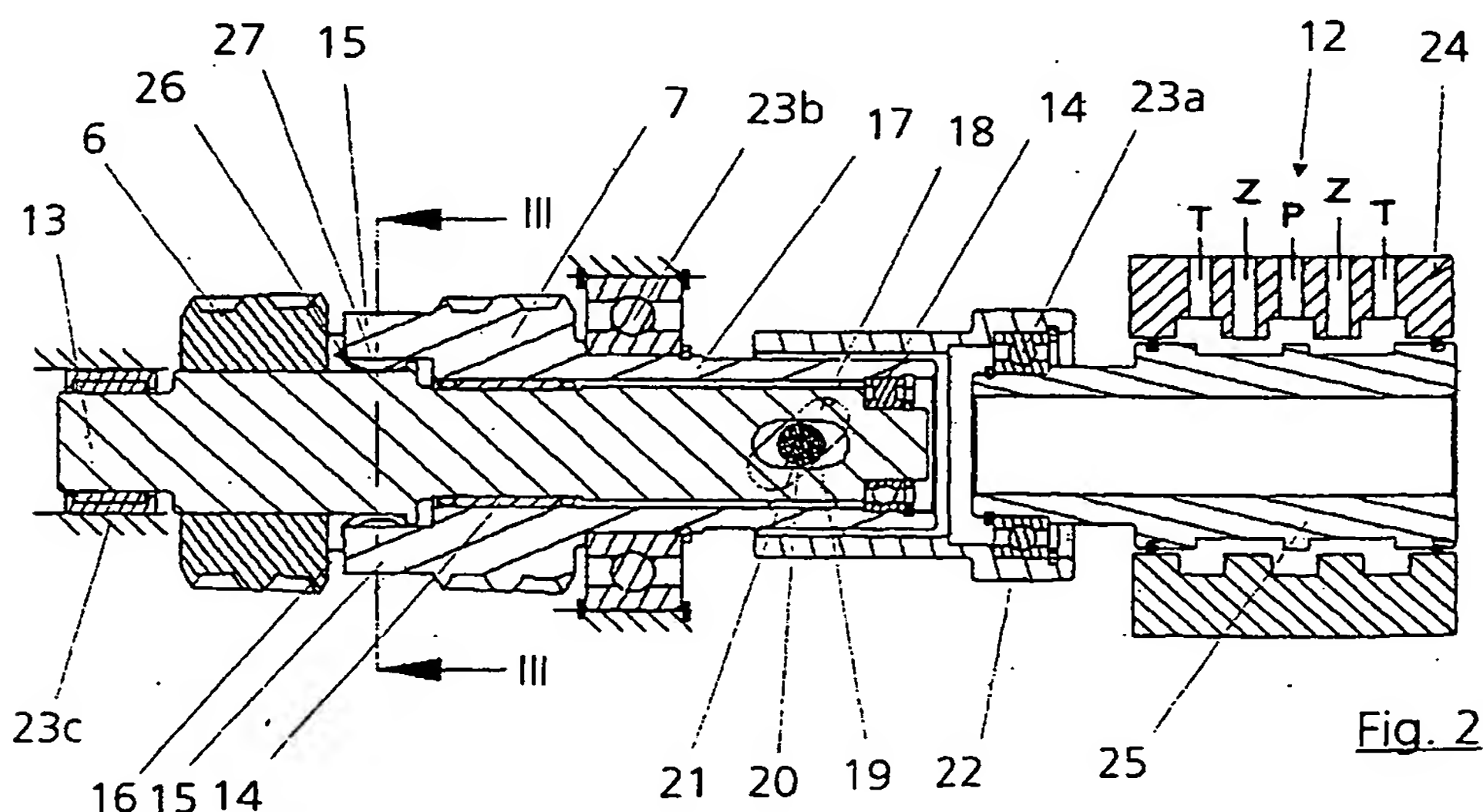


Fig. 2

EP 1 375 303 A2

Beschreibung

[0001] Die Erfindung betrifft eine Hydrolenkung für Kraftfahrzeuge mit einer Lenkhandhabe, die ohne Zwangskopplung mit zu lenkenden Fahrzeugrädern betätigbar ist, wobei ein Winkelsensor die Lenkbewegung erfaßt und an ein Steuergerät übermittelt, welches einen Elektromotor ansteuert, der ein Moment auf eine Antriebswelle eines Lenkgetriebes zur Auslenkung der Fahrzeugräder ausübt, und wobei der Elektromotor zur hydraulischen Unterstützung ein Steuerventil einer Hydraulikeinheit ansteuert.

[0002] Eine gattungsgemäße Servolenkung für Kraftfahrzeuge ist aus der DE 195 41 749 C1 bekannt.

[0003] Bei aus der Praxis bekannten hydraulisch unterstützten Lenkungen ohne elektronische Regelung, d. h. ohne Elektromotor, wird das Lenkmoment, das der Fahrer über die Lenkhandhabe erzeugt, mittels einer massiven Gelenkwelle auf die Lenkspindel übertragen. Die Lenkspindel wiederum überträgt das Lenkmoment auf ein Steuerventil, das proportional zum Moment ausgelenkt wird. Das Steuerventil leitet den Hydraulikstrom abhängig von der Lenkrichtung in einen der beiden Arbeitsräume. Durch den Arbeitszylinder wird die Drehbewegung der Lenkspindel unterstützt. Es besteht somit eine feste mechanische Verbindung zwischen Lenkrad und Ventil.

[0004] Bei den aus der Praxis bekannten elektronisch geregelten und hydraulisch unterstützten Lenkungen entfällt die mechanische Verbindung zwischen Lenkrad und Lenkspindel. Somit kann kein Moment vom Fahrer direkt auf das Steuerventil übertragen werden. Die vom Fahrer eingeleitete Lenkbewegung (Soll-Position) wird über Winkelsensoren erfaßt und auf elektrischem Wege an ein Steuergerät weitergeleitet. Das Steuergerät leitet entsprechend der empfangenen Soll-Position den Lenkvorgang mittels des Radaktuators ein. Dabei erzeugt ein Elektromotor über ein Getriebe ein Moment. Proportional zum Moment des Elektromotors wird das Steuerventil angesteuert, das die hydraulische Unterstützung des Lenkvorganges gewährleistet.

[0005] Aus einem in der gattungsgemäßen Schrift beschriebenen Ausführungsbeispiel ist eine Servolenkung bekannt, bei der mittels einer vom Fahrer des jeweiligen Fahrzeugs betätigten Lenkhandhabe ein Sollwertgeber betätigt wird. Dessen Signale geben jeweils einen Sollwert für den einzustellenden Lenkwinkel der Fahrzeugräder vor und werden einem Eingang einer Regelschaltung zugeführt. Die Regelschaltung vergleicht den Sollwert mit einem jeweiligen Istwert, welcher mittels eines Istwertgebers erfaßt wird, der mit einem mit den Fahrzeugrädern zwangsgekoppelten Lenkgetriebeteil zusammenwirkt, beispielsweise mit einem Ritzel und/oder der Zahnstange. Entsprechend dem Ergebnis des Soll-Ist-Vergleiches steuert die Regelschaltung einen Elektromotor an, so daß sich dieser in der einen oder anderen Richtung dreht, je nach der einzustellenden Lenkwinkeländerung. Entsprechend dem zwischen dem

Elektromotor und dem Ritzel wirkenden Drehmoment wird ein Drehschiebeteil und eine Drehschieberbuchse gegen die Kraft eines Drehstabes mehr oder weniger weit relativ zueinander verdreht, so daß zwischen zwei Motoranschlüssen eine mehr oder weniger große Druckdifferenz erzeugt wird und der Servomotor die jeweilige Stellbewegung des Elektromotors mit mehr oder weniger großer Kraft unterstützt.

[0006] Von Nachteil bei den aus der Praxis bekannten elektronisch geregelten und hydraulisch unterstützten Lenkungen, sowie bei der aus der gattungsgemäßen Schrift bekannten Lenkung ist, daß eine vorteilhafte Ansteuerung des Steuerventiles aufgrund der rein rotatorischen Bewegung des Elektromotors nicht möglich ist. Eine vorteilhafte Auslenkung eines Steuerventiles erfolgt translatorisch. D.h. das Steuerventil darf ausschließlich axial und ohne Drehbewegung bewegt werden. Problematisch ist dabei, die rotatorische Bewegung des Elektromotors in eine rein translatorische Bewegung umzuwandeln. Erschwerend kommt hinzu, daß die Auslenkung des Steuerventils vom Drehmoment des Elektromotors abhängig sein soll, d.h. bei einem höheren Lenkmoment des Fahrers muß eine größere Auslenkung des Steuerventiles und damit eine verstärkte hydraulische Unterstützung des Lenkvorganges erfolgen.

[0007] Eine vorteilhafte Ansteuerung des Steuerventils, so daß die Ansteuerung in den Kraftfluß zwischen dem Elektromotor und dem Getriebe bzw. den Fahrzeugrädern integriert ist, ist mit den bekannten Servolenkungen nicht möglich.

[0008] Der vorliegenden Erfindung liegt daher die Aufgabe zugrunde, eine einfache und kostengünstige Hydrolenkung der eingangs erwähnten Art für Kraftfahrzeuge zu schaffen, bei der die Ansteuerung des Ventils in den Kraftfluß des vom Elektromotor erzeugten Momentes integriert ist, wobei die Auslenkung des Steuerventils translatorisch erfolgen und vom Moment des Elektromotors abhängig sein soll.

[0009] Erfindungsgemäß wird diese Aufgabe durch die kennzeichnenden Merkmale des Anspruchs 1 gelöst.

[0010] Dadurch, daß das Antriebszahnrad relativ und definiert zu dem Abtriebszahnrad verdrehbar ist, ergibt sich im Hinblick auf die sich mit dem Abtriebszahnrad drehende Schrägführung und die sich mit der Antriebswelle drehende Längsführung eine definierte Verschiebung. Die Längsführung ist dabei als Führung zu verstehen, die sich in Axialrichtung der Antriebswelle erstreckt. Analog dazu ist die Schrägführung als Führung zu verstehen, die einen (definierten) Steigungswinkel hierzu aufweist. Durch die definierte Steigung der Schrägführung und die axiale Ausrichtung der Längsführung wird bei einer relativen Verdrehung der beiden Zahnräder zueinander das Ansteuerglied, das von beiden Führungen geführt ist, in Axialrichtung der Antriebswelle verschoben. Das Ansteuerglied wird dabei in Abhängigkeit von der Drehrichtung der beiden Zahnräder

verschoben. Die translatorische Bewegung des Ansteuergliedes wird in einfacher Weise zum translatorischen Auslenken des Steuerventiles verwendet.

[0011] Die Auslenkung des Ansteuergliedes und somit auch die Auslenkung des Steuerventiles hängt in vorteilhafter Weise vom Moment des Elektromotors ab. Bei einem höheren Moment erfolgt eine größere Auslenkung des Ansteuergliedes aufgrund der Führung durch die Schrägführung und die Längsführung, die aufgrund der jeweiligen Abhängigkeit von dem Abtriebszahnrad bzw. der Antriebswelle entsprechend stärker beeinflußt werden.

[0012] Vorteilhafte Ausgestaltungen und Weiterbildungen der Erfindung ergeben sich aus den Unteransprüchen und aus den nachfolgend anhand der Zeichnung dargestellten Ausführungsbeispielen.

[0013] Es zeigt:

Fig. 1 eine schematische Darstellung einer "steer by wire" Hydrolenkung;

Fig. 2 eine Schnittdarstellung der wesentlichen Teile der erfindungsgemäßen Lösung;

Fig. 3 einen Querschnitt gemäß der Linie III-III der Fig. 2;

Fig. 4 eine Variation der in Fig. 2 dargestellten erfindungsgemäßen Lösung, wobei die Antriebswelle einen Hohlraum zur Führung eines Drehstabes aufweist;

Fig. 5 eine räumliche Darstellung der in Fig. 2 dargestellten erfindungsgemäßen Lösung in einer Ausgestaltung mit der in Fig. 3 dargestellten Zentrier- und Rückführeinrichtung;

Fig. 6 eine schematische Darstellung der wesentlichen Teile der erfindungsgemäßen Lösung in einer alternativen Ausführungsform; und

Fig. 7 eine schematische Darstellung der wesentlichen Teile der erfindungsgemäßen Lösung in einer weiteren alternativen Ausführungsform.

[0014] Hydrolenkungen für Kraftfahrzeuge mit einer Lenkhandhabe 1, die ohne Zwangskopplung mit zu lenkenden Fahrzeugrädern 2 betätigbar ist, sind bereits hinlänglich bekannt, weshalb nur beispielsweise auf die DE 195 41 749 C1 hingewiesen wird. Nachfolgend wird deshalb nur auf die für die Erfindung wesentlichen Merkmale näher eingegangen.

[0015] Fig. 1 zeigt zur Verdeutlichung eine schematische Darstellung des Gesamtkonzeptes. Eine vom Fahrer durch die Lenkhandhabe 1 eingeleitete Lenkradbewegung wird von einem Winkelsensor 3 erfaßt und auf elektrischem Wege an ein Steuergerät 4 weitergeleitet. Das Steuergerät 4 nimmt dabei einen Soll-Ist-Vergleich

vor (auf den, da dieser hinlänglich bekannt ist, hierbei nicht näher eingegangen werden soll) und steuert einen Elektromotor 5 an. Der Elektromotor 5 greift in das Antriebszahnrad 6 ein. Dabei ist ein Abtriebszahnrad 7 vorgesehen, das mit einer Mechanik gekoppelt ist, die das Moment des Elektromotors 5 auf die Fahrzeugräder 2 überträgt und letztere eine Lenkbewegung ausführen läßt. Die dem Abtriebszahnrad 7 (das in den folgenden Figuren näher beschrieben ist) nachfolgende Mechanik besteht aus einer Kugelumlaufmutter 8, einer Kugelspindel 9 sowie einem angekoppelten Hydraulikzylinder 10, der einen Teil einer Hydraulikeinheit 11 darstellt.

[0016] Die Funktion einer Hydraulikeinheit 11 ist prinzipiell bekannt, weshalb nachfolgend darauf nicht näher eingegangen wird.

[0017] Durch den Antrieb der Kugelumlaufmutter 8 führt die Kugelspindel 9 eine translatorische Bewegung aus. Diese Bewegung wird von der Hydraulikeinheit 11 bzw. dem Hydraulikzylinder 10 unterstützt.

[0018] Die Steuereinheit eines Steuerventils 12 befindet sich im direkten Kraftfluß zwischen dem Elektromotor 5 und den Fahrzeugrädern 2. Übt der Elektromotor 5 ein Moment auf das Antriebszahnrad 6 aus, wirken die Fahrzeugräder 2 über das Abtriebszahnrad 7 diesem Moment entgegen. Dies führt, wie bezüglich der nachfolgenden Figuren näher beschrieben wird, zu einer Auslenkung des Steuerventils 12.

[0019] Fig. 2 zeigt eine Antriebswelle 13, die mit dem Antriebszahnrad 6 und dem Abtriebszahnrad 7 versehen ist. Dabei ist das Antriebszahnrad 6 starr mit der Antriebswelle 13 verbunden und das Abtriebszahnrad 7 davon entkoppelt. Das Abtriebszahnrad 7 dient hierbei zur Übertragung des Moments des Elektromotors 5 auf die Fahrzeugräder 2. In dem in Fig. 2 dargestellten Ausführungsbeispiel erfolgt die Entkopplung des Abtriebszahnrades 7 von der Antriebswelle 13 durch zwei Lager 14.

[0020] Die Zahnräder 6, 7 sind dabei derart ausgebildet, daß ein relatives Verdrehen der beiden Zahnräder 6, 7 zueinander in einem definierten Bereich möglich ist. In dem in Fig. 2 dargestellten Ausführungsbeispiel (siehe auch Fig. 3 und Fig. 5) weisen die Zahnräder 6, 7, damit diese definiert zueinander verdrehbar sind, eine Zapfen-Nuten-Paarung 15, 16 auf. Die Zapfen-Nuten-Paarung 15, 16 greift dabei mit Spiel ineinander.

[0021] Dabei ist vorgesehen, daß das Abtriebszahnrad 7 zwei Zapfen 15 aufweist, die in die dafür vorgesehenen Nuten 16 des Antriebszahnrades 6 eingreifen.

[0022] Wie aus Fig. 2 ersichtlich, weist das Abtriebszahnrad 7 eine Verlängerung 17 bzw. einen verlängerten Schacht auf, der mit einer Schrägführung 18 versehen ist. Die Schrägführung 18 dreht sich folglich mit dem Abtriebszahnrad 7. Die Schrägführung 18 ist in dem in Fig. 2 dargestellten Ausführungsbeispiel als Schrägnut 18 ausgebildet. In der Antriebswelle 13 ist eine Längsführung 19 angeordnet, die sich folglich mit der Antriebswelle 13 bzw. dem Antriebszahnrad 6 dreht. In dem in Fig. 2 dargestellten Ausführungsbeispiel ist die

Längsführung als Längsnut 19 ausgebildet.

[0023] Sowohl die Schrägführung bzw. die Schrägnut 18 als auch die Längsführung bzw. die Längsnut 19 verstehen sich bezüglich ihrer Richtungsangabe im Hinblick auf die Antriebswelle 13. Somit erstreckt sich die Längsnut 19 in axialer Richtung der Antriebswelle 13 und die Schrägnut 18 mit einem definierten Steigungswinkel hierzu.

[0024] Die Schrägnut 18 ist mit einem definierten Steigungswinkel, im Ausführungsbeispiel 45° zu der Längsnut 19, in die Verlängerung 17 eingefräst.

[0025] Wie aus Fig. 2 erkennbar, überlagert die Schrägnut 18 die Längsnut 19 in der Antriebswelle 13. In die sich ergebende Öffnung 20 beider überlagerter Nuten 18, 19 ist ein Führungsstift 21 angeordnet bzw. eingeführt. Der Führungsstift 21 ist dabei in einem Ansteuerglied 22 zum Auslenken des Steuerventils 12 verankert. Das Ansteuerglied ist in Fig. 2 als Hülse 22 ausgebildet und stellt die mechanische Verbindung zum Steuerventil 12 dar. Die Hülse 22 ist translatorisch zur Ansteuerung des Steuerventils 12 bewegbar.

[0026] Wie sich aus Fig. 2 leicht ersehen läßt, führt eine relative Bewegung der beiden Zahnräder 6, 7 zueinander zu einer relativen Verdrehung von Schrägnut 18 und Längsnut 19 zueinander. Durch die definierte Steigung der Schrägnut 18 und die axiale Ausrichtung der Längsnut 19 wird bei einer Drehbewegung eine Kraft auf den Führungsstift 21 ausgeübt. Diese Kraft führt dazu, daß der Führungsstift 21 abhängig von der Drehrichtung der Zahnräder in Richtung auf das Steuerventil 12 oder von diesen wegbewegt wird. Dies führt über die Hülse 22 zu einem Auslenken des Steuerventils 12. Um ein rein translatorisches Auslenken des Steuerventils 12 in axialer Richtung zu gewährleisten, wird das Steuerventil 12 mittels eines Lagers 23a von der Hülse 22 und damit von der Drehbewegung der Zahnräder 6, 7 entkoppelt.

[0027] Die Bewegung der Hülse 22 erfolgt axial zur Antriebswelle 13.

[0028] Gegenüber einem nicht näher dargestellten Getriebegehäuse erfolgt die Lagerung der in Fig. 2 beschriebenen Steuereinheit durch ein Festlager 23b auf dem Abtriebsrad 7 und einem Lager 23c an einem Ende der Antriebswelle 13.

[0029] In dem in Fig. 2 dargestellten Ausführungsbeispiel befinden sich die Zahnräder 6, 7 in einer Ausgangsstellung zueinander. In dieser Ausgangsstellung befindet sich das Steuerventil 12 in einer Neutralstellung. Unter der Ausgangsstellung der beiden Zahnräder 6, 7 ist dabei zu verstehen, daß der Elektromotor 5 kein Drehmoment erzeugt. Wirken keine Kräfte auf das Antriebszahnrad 6 und das Abtriebszahnrad 7, verharrt das Steuerventil 12 statisch in seiner Ausgangsstellung bzw. einer Mittellage.

[0030] Der Aufbau des Steuerventils 12 mit einem Ventilgehäuse 24 und einem Kolbenventil 25 ist, wie sich aus Fig. 2 erkennen läßt, prinzipiell von bekannter Bauweise, weshalb hierauf nicht näher eingegangen

wird.

[0031] Fig. 3 zeigt die in entsprechenden Nuten 16 des Antriebszahnrades 6 angeordneten Zapfen 15 des Abtriebszahnrades 7. Dabei ist eine Variante einer Zentrier- und Rückföhreinrichtung 26 dargestellt. Eine weitere Variante der Zentrier- und Rückföhreinrichtung 26 ergibt sich aus Fig. 4. Die Zentrier- und Rückföhreinrichtung 26 soll dafür sorgen, daß die Zahnräder 6, 7 und somit das Steuerventil 12 in die Ausgangslage bzw. die Neutralstellung zurückgeführt werden, wenn der Elektromotor 5 kein Moment erzeugt bzw. die Lenkbewegung beendet ist.

[0032] Die in Fig. 3 dargestellte Variante der Zentrier- und rückföhreinrichtung 26 weist im Antriebszahnrad 6 verankerte Federn 27 auf. Die Federn 27 wirken dabei auf die Zapfen 15 des Abtriebszahnrades 7 ein. Die Federn 27 wirken dabei auf die Zapfen 15 eine radiale Kraft aus. Jedem Zapfen 15 sind zwei gegenüberliegende Federn 27 zugeordnet, die eine entgegengesetzte Krafrichtung aufweisen. In dem Ausführungsbeispiel ist dabei vorgesehen, daß die Federn 27 eine lineare Kennlinie aufweisen, durch die die Auslenkung des Steuerventils 12 proportional zum Moment des Elektromotors 5 möglich ist.

[0033] Beim Erreichen des Kräftegleichgewichts der Federn 27 sind die Zapfen 15 in der Mitte der jeweiligen Nuten 16 angeordnet. Wie bereits erwähnt, ist das Steuerventil 12 in dieser Position nicht ausgelenkt. Die Federn 27 gewährleisten dabei, daß das Steuerventil 12 statisch in einer Neutralstellung verharrt, wenn keine Kräfte auf das Antriebszahnrad 6 und das Abtriebszahnrad 7 wirken.

[0034] Fig. 4 zeigt prinzipiell einen Aufbau der wesentlichen Teile der erfindungsgemäßen Lösung, der mit der in Fig. 2 bereits beschriebenen Lösung identisch ist. Der Unterschied liegt dabei lediglich in der Zentrier- und Rückföhreinrichtung 26. Nachfolgend wird deshalb lediglich auf diesen Unterschied eingegangen. Die Zentrier- und Rückföhreinrichtung 26 weist einen in der Ausgangsstellung der Zahnräder 6, 7 entspannten Drehstab 28 auf. Der Drehstab 28 ist dabei sowohl antriebsseitig, d.h. auf der Seite des Antriebszahnrad 6 bzw. der Antriebswelle 13, als auch abtriebsseitig, d.h. auf der Seite des Abtriebszahnrad 7 bzw. dessen Verlängerung 17, verankert. Die in Fig. 2 dargestellte massive Antriebswelle 13 wird in der in Fig. 4 dargestellten Ausführungsform durch eine Antriebswelle 13 mit einem aufgebohrten Innenraum ersetzt. In den dadurch gebildeten Hohlraum 29 der Antriebswelle 13 wird der Drehstab 28 angeordnet bzw. eingesetzt. An einem Ende wird der Drehstab 28 mittels einem Stift 30 mit der Antriebswelle 13 verstiftet. Am anderen Ende wird der Drehstab 28 mittels einem weiteren Stift 30 mit der Verlängerung 17 des Abtriebszahnrad 7 ebenfalls fest verankert. Wirkt nun ein Moment auf das Antriebszahnrad 6, kommt es zu der bekannten Verdrehung der beiden Zahnräder 6, 7 zueinander. Der Drehstab 28 wird auf Torsion beansprucht. Mit zunehmendem Moment

erhöht sich die Torsion am Drehstab 28. Das Steuerventil 12 wird proportional zum Moment des Elektromotors 5 ausgelenkt. Der Torsionsbereich ist auch bei der in Fig. 4 dargestellten Variante durch die Abmessungen der Zapfen-Nuten-Paarung 15, 16 definiert.

[0035] Ist der Auslenkvorgang beendet bzw. wenn kein Moment seitens des Elektromotors 5 anliegt, entspannt sich der Drehstab 28 und kehrt in seine Ausgangsstellung zurück. Dabei werden die Zapfen 15 des Abtriebszahnrades 7 wieder in der Mitte der jeweiligen Nuten 16 ausgerichtet. Somit befindet sich auch das Steuerventil 12 wieder in seiner Neutralstellung. Wirkt kein Moment auf das Antriebszahnrad 6 und das Abtriebszahnrad 7, verharrt das Steuerventil 12 statisch in dieser Position.

[0036] In der in Fig. 5 dargestellten Variante, die einer räumlichen Darstellung der Fig. 2 entspricht, wird die Zentrier- und Rückföhreinrichtung 26 durch die Federn 27 gebildet. Übt der Elektromotor 5 ein Moment auf das Antriebszahnrad 6 aus, wirken die Fahrzeugräder 2 (in Fig. 5 nicht dargestellt) über das Abtriebszahnrad 7 diesem Moment entgegen. Das Kräftegleichgewicht der Federn 27 (siehe auch Fig. 3) wird verschoben und es kommt zu einer Auslenkung des Steuerventils 12.

[0037] Durch die lineare Auslenkung des Steuerventils 12 unterstützt die Hydraulikeinrichtung 11 bzw. der in Fig. 1 dargestellte Hydraulikzylinder 10 die Bewegung der Kugelspindel 9. Mit Zunahme des Moments des Elektromotors 5 erhöht sich somit auch die hydraulische Unterstützung der Lenkbewegung.

[0038] Fig. 6 zeigt eine zu Fig. 2 bzw. Fig. 4 alternative Ausgestaltung der Schrägföhührung 18 bzw. der Längsföhührung 19. Prinzipiell ist die in Fig. 6 dargestellte erfindungsgemäße Lösung identisch, so daß nachfolgend nur auf die sich aus den geänderten Ausführungen der Schrägföhührung 18 und der Längsföhührung 19 ergebenden Abweichungen eingegangen wird. Die Schrägföhührung ist als Kugelumlaufgewinde 18 mit einer definierten Steigung ausgebildet. Das Kugelumlaufgewinde 18 ist dabei zwischen dem Ansteuerglied, das wieder als Hülse 22 ausgebildet ist, und dem Abtriebszahnrad 7 angeordnet. Die Längsföhührung ist als lineare Föhührung 19 ausgebildet und weist Kugeln 31 auf, die in axial verlaufenden Nuten 32 zwischen der Antriebswelle 13 und der Hülse 22 geföhrt sind. Die in den Nuten 32 geföhrt Kugeln 31 verbinden somit die Hülse 22 mit der Antriebswelle 13 bzw. übertragen die Drehbewegung der Antriebswelle 13 auf die Hülse 22, wobei jedoch eine axiale Beweglichkeit der beiden Teile 13, 22 zueinander möglich ist.

[0039] Wie aus Fig. 6 ersichtlich, umschließt die Hülse 22 wenigstens einen Teil der Antriebswelle 13. Das Abtriebszahnrad 7 ist mit dem Kugelumlaufgewinde 18 ausgebildet und umschließt die Hülse 22 in einem Teilbereich des Außenumfanges. Die umlaufenden Kugeln des Kugelumlaufgewindes 18 werden mittels eines Kugelrücklaufs 33 in die Hülse 22 zurückgeföhrt.

[0040] Die Schrägföhührung bzw. das Kugelumlaufge-

winde 18 der Fig. 6 arbeitet, vereinfacht dargestellt, nach einem Schraube-Mutter-Prinzip. Dabei stellt die Hülse 22 die Schraube dar, die sich innerhalb des Abtriebszahnrades 7, d.h. der Mutter, dreht. Die Axialbewegung der Hülse 22 wird somit durch das Kugelumlaufgewinde 18 und die Drehbewegung der Hülse 22 erzeugt. Die lineare Föhührung 19 ermöglicht dabei die axiale Beweglichkeit der Hülse 22 und überträgt die Drehbewegung von der Antriebswelle 13.

[0041] In leicht erkennbarer Weise ergibt sich die translatorische Bewegung der Hülse 22 dadurch, daß sich die Hülse 22 mit der Antriebswelle 13 dreht und axial zu dieser verschiebbar ist. Eine relative Bewegung des Antriebszahnrades 6 zu dem Abtriebszahnrad 7 föhrt dabei zwangsweise aufgrund der definierten Steigung des Kugelumlaufgewindes 18 und der axialen Föhührung durch die Nuten 32 und die Kugeln 31 zu einer translatorischen Bewegung der Hülse 22.

[0042] Diese Variante der erfindungsgemäßen Lösung ist zwar mit einem größeren Fertigungsaufwand verbunden, hat jedoch die Vorteile einer spielfreien Ansteuerung des Steuerventils 12, einer Geräuschreduzierung und einer minimalen Reibung.

[0043] Fig. 7 zeigt eine Mischform aus der in Fig. 6 und Fig. 2 bereits dargestellten erfindungsgemäßen Lösungsvarianten. Dabei wird ein Kompromiß aus einer linearen Föhührung 19 durch Nuten 32 und Kugeln 31 sowie eine Verschiebung durch eine Schrägnut 18 gesucht.

[0044] Die Schrägföhührung ist somit in Fig. 7 als Schrägnut 18 in der Verlängerung 17 des Abtriebszahnrades 7 ausgebildet. Die Längsföhührung 19 ist als lineare bzw. axiale Föhührung 19 ausgebildet und weist Kugeln 31 auf, die in axial verlaufenden Nuten 32 zwischen der Antriebswelle 13 und dem wieder als Hülse 22 ausgebildeten Ansteuerglied geföhrt sind. Die axial verlaufenden Nuten 32 mit den Kugeln 31 übertragen die Drehbewegung der Antriebswelle 13 auf die Hülse 22. Ein fest mit der Hülse 22 bzw. dessen axialer Verlängerung verankerter Föhührungsstift 21 ist in der Schrägnut 18 geföhrt bzw. angeordnet. Bei einer relativen Verdrehung der Zahnräder 6, 7 zueinander wird analog zur Fig. 2 der Föhührungsstift 21 und somit auch die Hülse 22 translatorisch bzw. axial zur Antriebswelle 13 bewegt. Dies ist wiederum leicht vorstellbar, da sich die Hülse 22 bzw. deren axiale Verlängerung aufgrund der axial verlaufenden Nuten 32 und der Kugeln 31 mit der Antriebswelle 13 drehen muß. Eine relative Verschiebung des Antriebszahnrades 6 zu dem Abtriebszahnrad 7, dessen Verlängerung 17 die Schrägnut 18 aufweist, föhrt nun dazu, daß eine Kraft auf den Föhührungsstift 21 ausgeübt wird. Diese Kraft föhrt dazu, daß der Föhührungsstift 21 abhängig von der Drehrichtung der Zahnräder 6, 7 in Richtung auf das Steuerventil 12 oder entgegengesetzt dazu bewegt wird. Daraus resultiert die entsprechende Bewegung der Hülse 22 bzw. die translatorische Auslenkung des Steuerventils 12.

Bezugszeichen**[0045]**

1	Lenkhandhabe	5
2	Fahrzeugräder	
3	Winkelsensor	
4	Steuergerät	
5	Elektromotor	
6	Antriebszahnrad	10
7	Abtriebszahnrad	
8	Kugelumlaufmutter	
9	Kugelspindel	
10	Hydraulikzylinder	
11	Hydraulikeinheit	15
12	Steuerventil	
13	Antriebswelle	
14	Lager	
15	Zapfen	
16	Nuten	20
17	Verlängerung des Abtriebszahnrades	
18	Schrägführung, Schrägnut	
19	Längsführung, Längsnut	
20	Öffnung	
21	Führungsstift	25
22	Ansteuerglied, Hülse	
23a	Lager (Hülse-Ventil)	
23b	Festlager (zum Getriebegehäuse)	
23c	Lager (zum Getriebegehäuse)	
24	Ventilgehäuse	30
25	Kolbenventil	
26	Zentrier- und Rückführeinheit	
27	Feder	
28	Drehstab	
29	Hohlraum	35
30	Stift	
31	Kugeln	
32	Nuten	
33	Kugelrücklauf	40

Patentansprüche

1. Hydrolenkung für Kraftfahrzeuge mit einer Lenkhandhabe, die ohne Zwangskopplung mit zu lenkenden Fahrzeugrädern betätigbar ist, wobei ein Winkelsensor die Lenkbewegung erfaßt und an ein Steuergerät übermittelt, welches einen Elektromotor ansteuert, der ein Moment auf eine Antriebswelle eines Lenkgetriebes zur Auslenkung der Fahrzeugräder ausübt, und wobei der Elektromotor zur hydraulischen Unterstützung ein Steuerventil einer Hydraulikeinheit ansteuert, **dadurch gekennzeichnet, daß** die Antriebswelle (13) mit einem starr verbundenen Antriebszahnrad (6) und einem entkoppelten Abtriebszahnrad (7) zur Übertragung des Moments auf die Fahrzeugräder (2) versehen ist, wobei die

Zahnräder (6,7) definiert zueinander drehbar sind, und wobei ein translatorisch bewegbares Ansteuerglied (22) zum Auslenken des Steuerventils (12) sowohl durch eine sich mit dem Abtriebszahnrad (7) drehende Schrägführung (18) als auch durch eine sich mit der Antriebswelle (13) drehende Längsführung (19) derart geführt ist, daß eine relative Verdrehung der beiden Zahnräder (6,7) zueinander zu einer Verschiebung des Ansteuergliedes (22) in axialer Richtung der Antriebswelle (13) führt.

2. Hydrolenkung nach Anspruch 1, **dadurch gekennzeichnet, daß** die Zahnräder (6,7) mittels einer Zapfen-Nut-Paarung (15,16) mit Spiel ineinander greifen.

3. Hydrolenkung nach Anspruch 2, **dadurch gekennzeichnet, daß** das Abtriebszahnrad (7) zwei Zapfen (15) aufweist, die in entsprechende Nuten (16) des Antriebszahnrades (6) eingreifen.

4. Hydrolenkung nach Anspruch 1, 2 oder 3, **dadurch gekennzeichnet, daß** sich das Steuerventil (12) in Ausgangsstellung der beiden Zahnräder (6,7) zueinander in einer Neutralstellung befindet.

5. Hydrolenkung nach Anspruch 4, **dadurch gekennzeichnet, daß** eine Zentrier- und Rückführeinrichtung (26) vorgesehen ist, die die Zahnräder (6,7) nach Beendigung der Lenkbewegung in die Ausgangsstellung zurückführt.

6. Hydrolenkung nach Anspruch 5, **dadurch gekennzeichnet, daß** die Zentrier- und Rückführeinrichtung (26) im Antriebszahnrad (6) verankerte Federn (27) aufweist, die auf die Zapfen (15) des Abtriebszahnrades (7) derart einwirken, daß die Zapfen (15) bei einem Kräftegleichgewicht der Federn (27) in der Mitte der jeweiligen Nuten (16) angeordnet sind.

7. Hydrolenkung nach Anspruch 6, **dadurch gekennzeichnet, daß** jedem Zapfen (15) zwei gegenüberliegende Federn (27) zugeordnet sind, die eine entgegengesetzte Krachtrichtung und lineare Kennlinien aufweisen.

8. Hydrolenkung nach Anspruch 5, **dadurch gekennzeichnet, daß** die Zentrier- und Rückführeinrichtung (26) einen in der Ausgangslage der Zahnräder (6,7) entspannten Drehstab (28) aufweist, wobei der Drehstab (28) sowohl antriebsseitig als auch abtriebsseitig verankert ist.

9. Hydrolenkung nach Anspruch 8,
dadurch gekennzeichnet, daß
der Drehstab (28) in einem Hohlraum (29) der Antriebswelle (13) angeordnet ist, wobei ein Ende des Drehstabes mittels einem Stift (30) mit der Antriebswelle (13) und das andere Ende ebenfalls mittels einem Stift (30) mit einer Verlängerung (17) des Abtriebszahnrades (7) verankert ist. 5
10. Hydrolenkung nach einem der Ansprüche 1 bis 9,
dadurch gekennzeichnet, daß
die Schrägführung (18) als Schrägnut in der Verlängerung (17) des Abtriebszahnrades (7) und die Längsführung (19) als Längsnut in der Antriebswelle (13) ausgebildet sind, wobei sich die Schrägnut (18) und die Längsnut (19) überlagern und in der sich ergebenden Öffnung (20) ein mit dem Ansteuerglied (22) verbundener Führungsstift (21) angeordnet ist. 10 15 20
11. Hydrolenkung nach Anspruch 10,
dadurch gekennzeichnet, daß
eine relative Verdrehung der Zahnräder (6,7) zueinander zu einer Verdrehung von Schrägnut (18) zu Längsnut (19) derart führt, daß auf den Führungsstift (21) eine Kraft einwirkt, die den Führungsstift (21) und somit auch das Ansteuerglied (22) axial zur Antriebswelle (13) bewegt. 25
12. Hydrolenkung nach einem der Ansprüche 1 bis 9,
dadurch gekennzeichnet, daß
die Schrägführung (18) als mit einer Steigung versehenes Kugelumlaufgewinde ausgebildet ist, welches zwischen dem Ansteuerglied (22) und dem Abtriebszahnrad (7) bzw. dessen Verlängerung (17) angeordnet ist, und wobei die Längsführung (19) als lineare Führung ausgebildet ist und Kugeln (31) aufweist, die in axial verlaufenden Nuten (32) zwischen der Antriebswelle (13) und dem Ansteuerglied (22) geführt sind und die Drehbewegung der Antriebswelle (13) auf das Ansteuerglied (22) übertragen. 30 35 40
13. Hydrolenkung nach Anspruch 12,
dadurch gekennzeichnet, daß
das Abtriebszahnrad (7) mit dem Kugelumlaufgewinde (18) ausgebildet ist. 45
14. Hydrolenkung nach Anspruch 12 oder 13,
dadurch gekennzeichnet, daß
die Kugeln des Kugelumlaufgewindes (18) mittels eines Kugelrücklaufes (33) in der Hülse (22) zurückführbar sind. 50
15. Hydrolenkung nach einem der Ansprüche 1 bis 9,
dadurch gekennzeichnet, daß
die Schrägführung (18) als Schrägnut in der Verlängerung (17) des Abtriebszahnrad (7) ausgebildet 55

ist und die Längsführung (19) als lineare Führung ausgebildet ist und Kugeln (31) aufweist, die in axial verlaufenden Nuten (32) zwischen der Antriebswelle (13) und dem Ansteuerglied (22) geführt sind und die Drehbewegung der Antriebswelle (13) auf das Ansteuerglied (22) übertragen, und wobei ein fest mit dem Ansteuerglied (22) verankerter Führungsstift (21) in der Schrägnut (18) derart geführt ist, daß sich der Führungsstift (21) und somit auch das Ansteuerglied (22) bei einer relativen Verdrehung der Zahnräder (6,7) zueinander axial zur Antriebswelle (13) bewegt.

16. Hydrolenkung nach einem der Ansprüche 1 bis 15,
dadurch gekennzeichnet, daß
das Ansteuerglied als Hülse (22) ausgebildet ist, wobei zur Entkopplung der Drehbewegung der Zahnräder (6,7) von dem Steuerventil (12) zwischen der Hülse (22) und dem Steuerventil (12) ein Lager (23a) angeordnet ist.

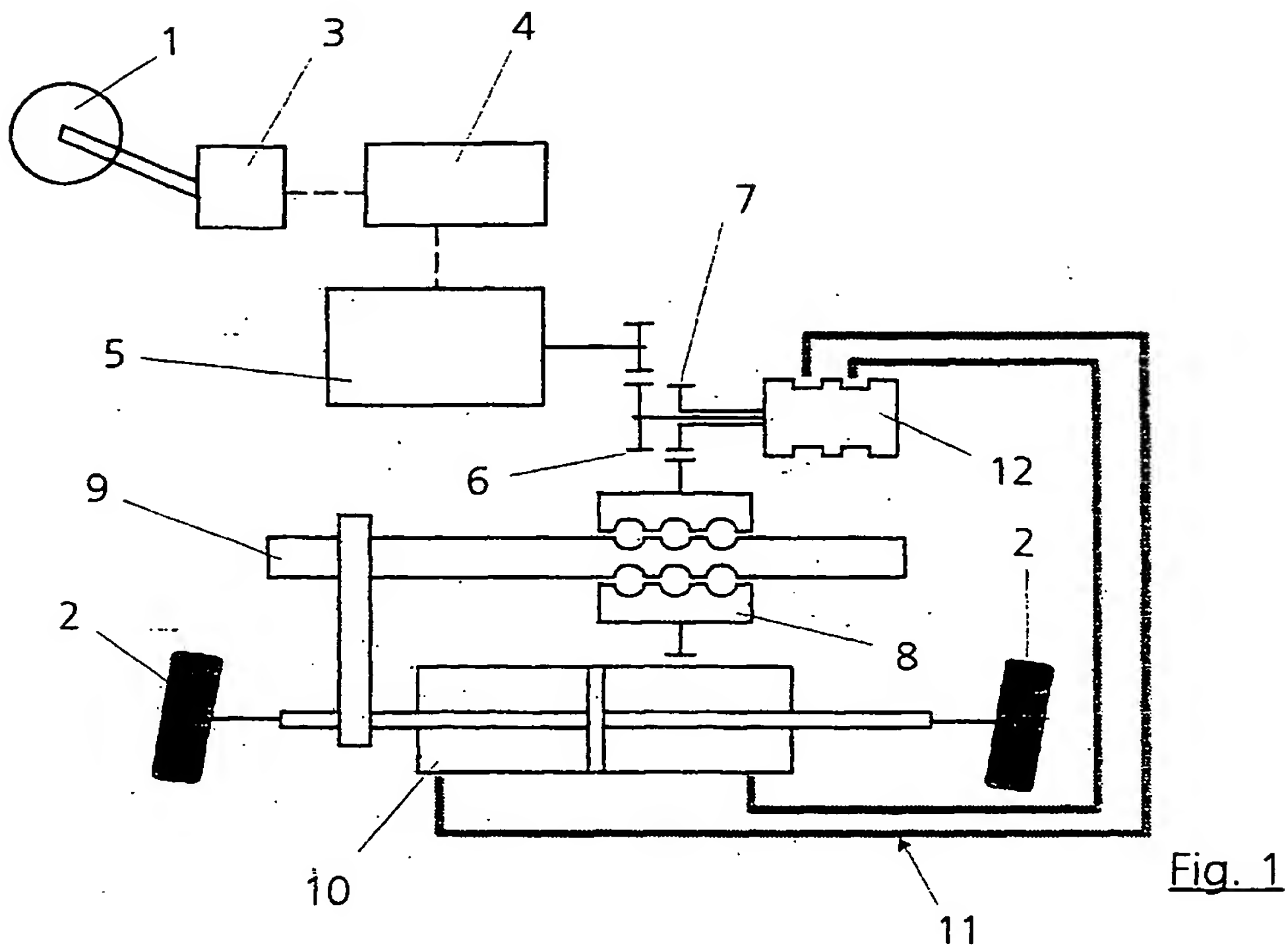


Fig. 1

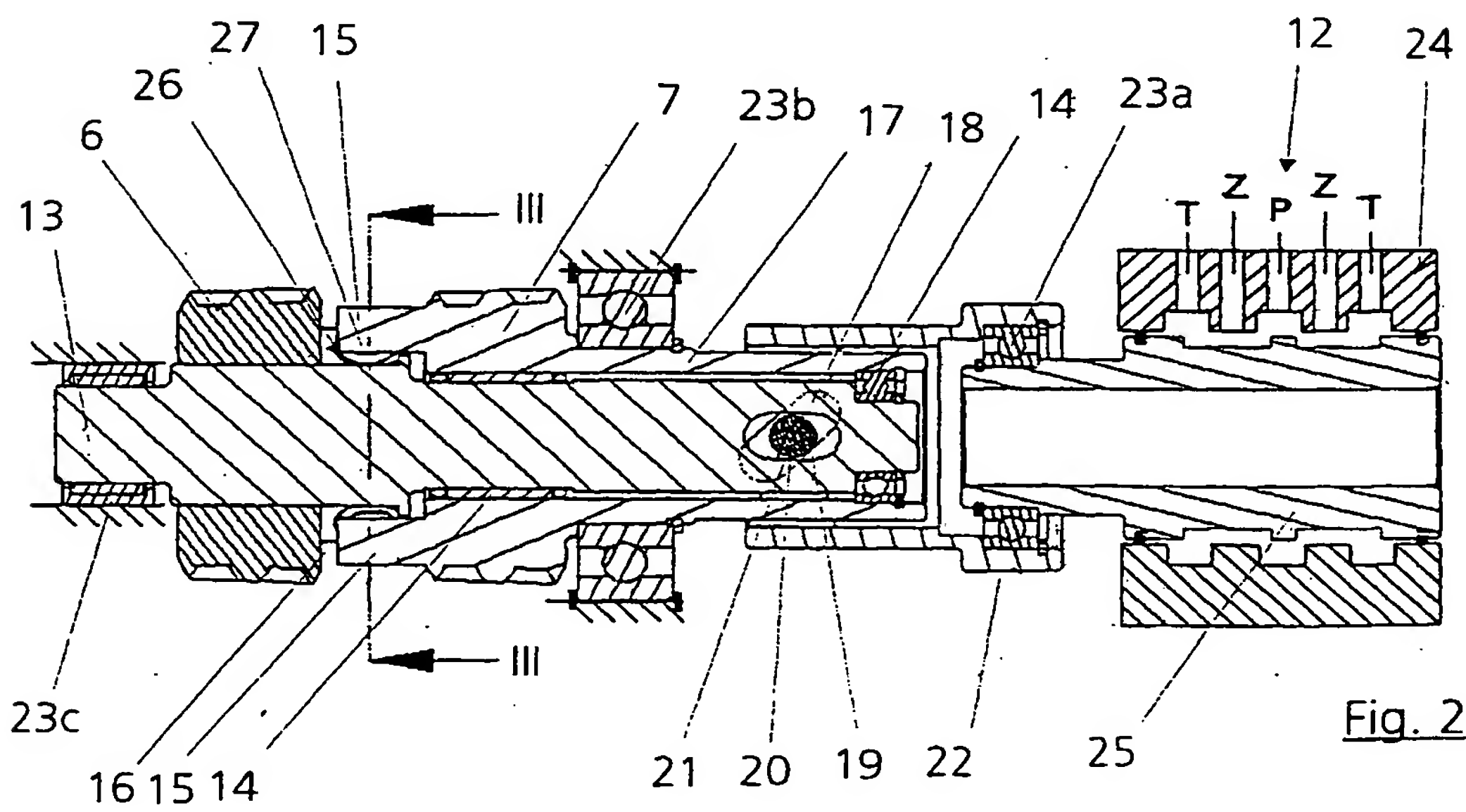


Fig. 2

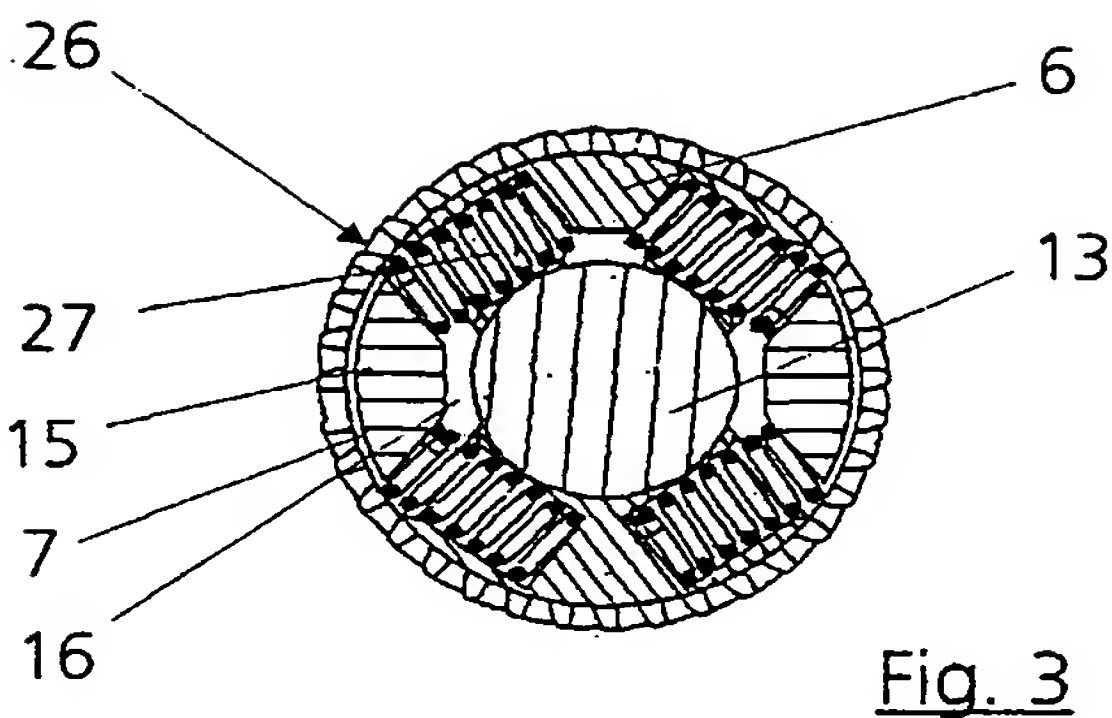


Fig. 3

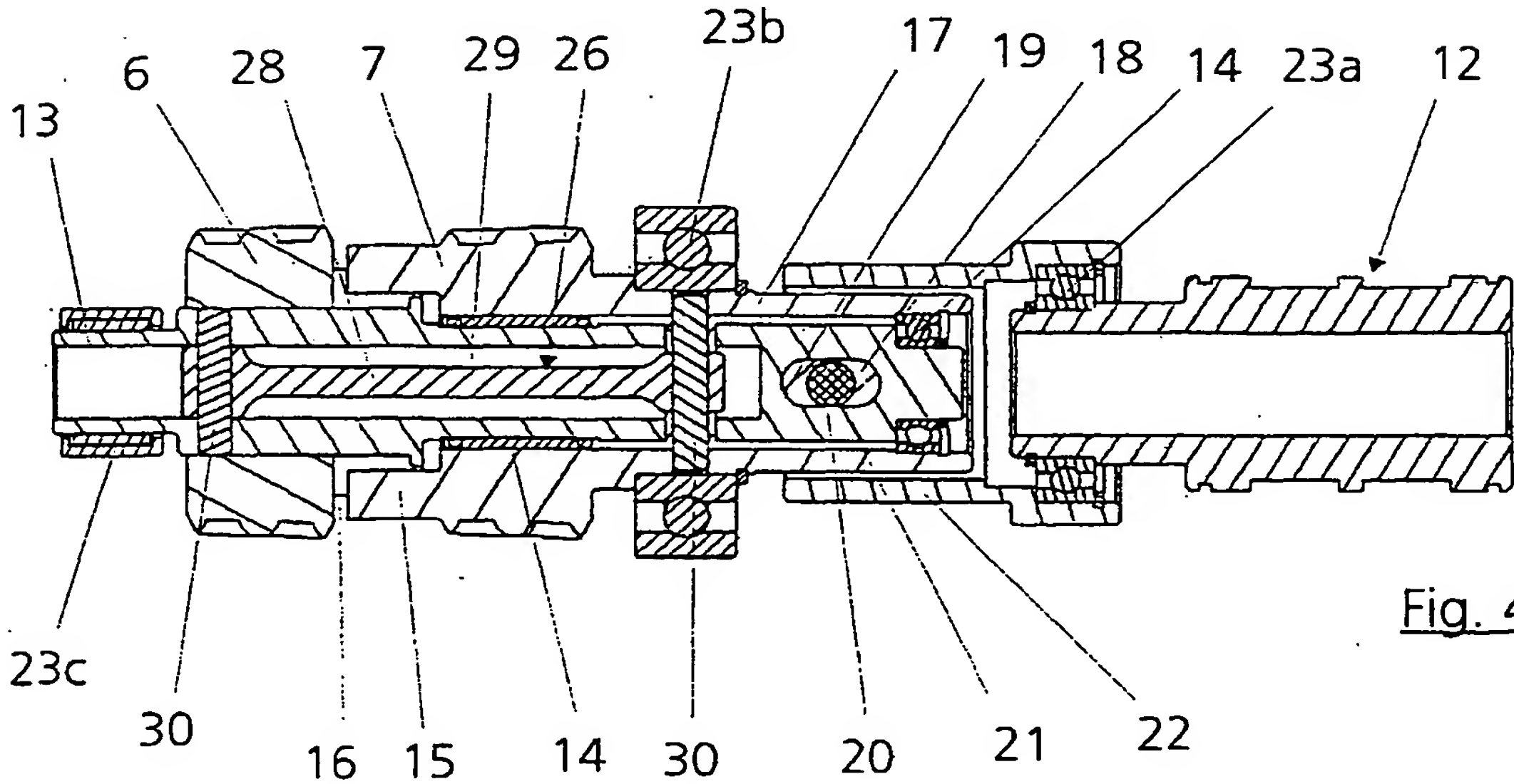


Fig. 4

